Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5198

02. 07. 96

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung der Schienennahverkehrsinfrastrukturen sicherstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Regelung zur Finanzierung von Investitionen in Schienenwege des Nahverkehrs gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zu erarbeiten und diese mit den Ländern abzustimmen. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Die Programmhoheit für zu finanzierende Nahverkehrsmaßnahmen geht nach dem Vorbild des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auf die jeweiligen Länder über.
2. Der Bund gewährt den Ländern die im Bundesschienenwegeausbaugesetz zugesagten Finanzmittel als Zuschüsse statt als zinslose Kredite, wobei diese Umgestaltung für den Bund kostenneutral erfolgen soll.
3. Die Bundesländer schließen Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG über die Gewährung von Finanzhilfen als Zuschüsse oder zinslose Kredite ab. Im Falle einer Zuschußgewährung ist die DB AG gehalten, entsprechende Nachlässe bei den Trassenpreisen für den Schienenpersonennahverkehr einzuräumen.

Bonn, den 13. Juni 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Die Finanzierung von Nahverkehrsmaßnahmen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (§ 8 Abs. 2) ist aus unterschiedlichen Gründen ins Stocken geraten. Um mehr Planungssicherheit zu gewinnen und insbesondere zu einem kontinuierlichen Ausbau

der Schieneninfrastruktur für den Nahverkehr zu gelangen, sind Änderungen des bisher angewandten Verfahrens dringend erforderlich.

Die Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs veranschaulichen die Zahlenverhältnisse von Nah- und Fernverkehr bei der DB AG (1993, Quelle: Verkehr in Zahlen 1995): Auf jeden Reisenden im Fernverkehr (> 50 km) kommen mehr als neun Reisende im Nahverkehr. Obwohl die durchschnittliche Fahrtstrecke im Fernverkehr rund 15mal so lang ist wie im Nahverkehr, beträgt die Verkehrsleistung des Nahverkehrs über 70 % der Verkehrsleistung des Fernverkehrs.

Wer Reisezeitanalysen typischer Fahrten in Deutschland durchführt, wird zudem feststellen, daß der Fernverkehr trotz eines nach wie vor fehlenden Tempolimits auf den Bundesautobahnen zwischen den Großstädten kaum langsamer als der Autoverkehr ist. Reisezeitverluste treten folglich insbesondere beim Zu- und Abgang zum Fernverkehr, also im Nahverkehr, sowie bei Umsteigevorgängen – z. B. durch fehlende Integrale Taktfahrpläne – auf. Noch ärgerlicher als gelegentlich in einen überfüllten Fernzug zu geraten, sind Tag für Tag übervolle Pendlerzüge. Das Image der Bahn ist selbst bei anspruchsvollen Geschäftsreisenden im Fernverkehrsbereich deutlich besser als bei Pendlern in regelmäßig überlasteten Zügen des Nah- und Regionalverkehrs.

Ein großes Problem für die Finanzierung von Nahverkehrsmaßnahmen stellt gegenwärtig die Tatsache dar, daß sich aus verschiedensten Gründen nur wenige dieser Investitionen wirtschaftlich darstellen lassen. Grund ist die im Bereich der DB AG angewandte Methode der Wirtschaftlichkeitsrechnung, die keine saubere Trennung von Netz und Betrieb vorsieht. Beispielsweise kommen durch Hinzurechnung von möglichen, meist jedoch noch nicht einmal zwingenden Folgeinvestitionen in anderen Bereichen, etwa bei der Fahrzeugbeschaffung, Maßnahmen in die roten Zahlen, obwohl sie an sich durchaus wirtschaftlich sind. Allerdings läßt sich dieses Problem erst dann vollständig lösen, wenn es eine auch unternehmerische Trennung zwischen Fahrweg und Betrieb gibt und darüber hinaus die Trassenpreise streckenbezogen errechnet werden. Nichtsdestotrotz sollte der Bund seine Einflußmöglichkeiten als Eigentümer des Unternehmens schon heute nutzen, um zu einer geeigneten Form der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu gelangen.

Anders sieht es bei den Problemen aus, die sich aus den derzeitigen Unzulänglichkeiten hinsichtlich der Projektabstimmung und der Anforderungen an Finanzierungen und Finanzierungsvereinbarungen stellen; sie haben zu einer dauerhaft nicht tragfähigen Übergangslösung geführt. Gefordert ist eine Lösung, die zu einem Abbau von Investitionshemmnissen führt, ohne die Haushalte von Bund und Ländern weiter zu belasten.

Im einzelnen ist zu den im Antragstext geforderten Punkten folgendes auszuführen:

Zu 1.

Das bisherige Zusammenspiel von Bund, Ländern und DB AG hat sich als nicht praktikabel erwiesen. Angesichts der Wirtschaftlichkeitsprobleme funktioniert die Abstimmung vieler Maßnahmen zwischen Bund und Ländern ebensowenig wie die gesetzlich vorgeschriebene Abstimmung zwischen Ländern und DB AG.

Analog zum Verfahren beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sollte auch bei den Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes die Programmhoheit auf die Länder übertragen werden. Diese sind ohnehin für die Verkehrsangebote des Schienenpersonennahverkehrs zuständig (Artikel 87 e Abs. 4 Satz 1 GG) und können bei Übertragung der Kompetenzen für die Nahverkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch deren Finanzierung übernehmen. Der Nahverkehr kann so zukünftig weitaus besser als heute „aus einem Guß" gestaltet werden. Gleichzeitig würde der Bund von seiner Verpflichtung entlastet, originäre Nahverkehrsmaßnahmen in seinen Bundesverkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetz einzeln aufnehmen zu müssen.

Zu 2.

Den Regelfall für eine Finanzierung von Nahverkehrsmaßnahmen stellt im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung die Bereitstellung eines zinslosen Kredites durch den Bund dar. Dieser Finanzierungsanteil soll kostenneutral in einen Zuschuß umgewandelt werden, so daß dem Bund keine Mehrkosten entstehen.

Dazu muß zunächst zwischen Bund und Ländern Einigkeit darüber hergestellt werden, welcher Anteil an den Nahverkehrsinvestitionen aus der Bundeskasse ohnehin als verlorener Zuschuß gewährt werden müßte. Aufgrund der für den Bund aufkommensneutralen Umwandlung der zinslosen Kredite in Baukostenzuschüsse ergibt sich bei derzeitigen Kreditbedingungen, daß je nach Zinssatz zwischen 40 und 50 % einer konkreten Kreditsumme aufkommensneutral als Zuschuß gewährt werden können. Damit entspricht – bei angenommenen 45 % – z. B. eine Kreditsumme von 1 Mrd. DM

bei pauschalem 10 %-Zuschuß des Bundes
einem Gesamtzuschuß von 505,0 Mio. DM

bei pauschalem 25 %-Zuschuß des Bundes
einem Gesamtzuschuß von 587,5 Mio. DM

bei pauschalem 40 %-Zuschuß des Bundes
einem Gesamtzuschuß von 670,0 Mio. DM.

So erhalten die Länder zwar weniger Mittel, können aber selbst entscheiden, welchen Finanzierungsanteil sie als Kredit oder als Zuschuß aus diesen Mitteln bereitstellen wollen. Insbesondere müssen sie dabei nicht auf zusätzliche, bisher nicht vorgesehene Eigenmittel zurückgreifen. Auf diese Weise werden zwar mit hoher Wahrscheinlichkeit weniger Projekte realisiert, gleichzeitig aber im Umfang der zur Verfügung gestellten Mittel Investitions- und Planungssicherheit gewährleistet. Der dringend notwendige Ausbau von Nahverkehrsstrecken kommt mithin rascher voran als bei der derzeitigen Regelung mit ihren Ungewißheiten.

Als Verteilungsschlüssel für die Mittel des Bundes an die Länder kommt insbesondere die Verteilungsregelung nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes in Betracht. Durch diese Aufteilung der Mittel nach einem festen Schlüssel entfällt die Notwendigkeit, die bisher zwischen Bund, Ländern und DB AG abzustimmenden Projekte im Investitionsumfang regional „gerecht" zu verteilen, so daß es zu einer Verfahrensbeschleunigung kommt. Die bisher von der DB AG durchgeführten Maßnahmen lassen erhebliche Schieflagen bei der Berücksichtigung einzelner Länder erkennen.

Zu 3.

Aufgrund des vorgeschlagenen Verfahrens reicht künftig für den Nahverkehrsbereich die Abstimmung von Ländern und DB AG aus. Dabei können insbesondere auch die Probleme befriedigend geregelt werden, die heute bei von den Ländern oder kommunalen Gebietskörperschaften mitfinanzierten Investitionen durch anschließend höhere Trassenpreise drohen. Das heißt, § 5 Abs. 2 der z. Z. diskutierten Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung käme voll zum Tragen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333